MEMORANDO

20254000013783

Bogotá D.C., 2025/04/24

DE: **LUIS YAIR AGUILAR ROJAS**
Director de Coordinación Interinstitucional

PARA: **MARIANTONIA TABARES PULGARIN**
Directora General

ASUNTO: **Solicitud de Contratación de prestación de servicios profesionales**

Apreciada directora,

En atención al Decreto No. 0787 del 21 de abril de 2015, por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en particular el artículo 10 en donde se estipulan las funciones de la Dirección de Coordinación Interinstitucional, dentro de las cuales se definen las siguientes:

"1. Coordinar y articular con los actores intervinientes en el tema de la seguridad vial la implementación y ejecución de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos en materia de seguridad vial.
(…)
4. Desarrollar las estrategias de cooperación que permitan generar alianzas a nivel nacional, regional y local para el cumplimiento de los planes y acciones que se adopten en materia de seguridad vial.
(…)
8. Coordinar con las autoridades competentes la implementación y ejecución de las estrategias, prioridades y planes de acción adoptadas, para el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial y coordinar las acciones intersectoriales en esta materia.
(…)
10. Coordinar y articular con los actores intervinientes en el tema de la seguridad vial, la divulgación de las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial.
(…)
12. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial."

Así mismo, el Decreto 1430 del 2022 "Por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 – PNSV", a través del cual se prioriza un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) el enfoque integral Sistema Seguro que transforma y fortalece la actual concepción de la Seguridad Vial, (ii) un objetivo y meta común para orientar a todo el país hacia el mismo propósito y (iii) el desarrollo de unos principios necesarios para su consecución.

El objetivo del PNSV se orienta a "Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial" y plantea que el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial de: "Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030".

Así mismo, el PNSV desarrolla el enfoque de sistema seguro a través de las siguientes áreas de acción: i) Velocidades seguras; ii) Vehículos seguros; iii) Infraestructura vial segura; iv) Comportamiento seguro en los actores viales; v) Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial; vi) Atención integral a las víctimas de siniestros viales; vii) Gobernanza y, viii) Gestión del conocimiento.

En este contexto y en virtud de las funciones definidas para la Dirección de Coordinación Interinstitucional - DCI, se definió una organización interna que permitiera avanzar en la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial de una manera integral y estratégica. De esta forma, se definieron las siguientes líneas de trabajo:

- **Línea de regionalización.**
- **Línea de gobernanza.**
- **Línea de cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial.**
- **Línea de movilidad activa.**

En efecto, estas líneas de trabajo buscan fortalecer el diálogo y el relacionamiento tanto con los territorios como con los otros actores involucrados en la política de seguridad vial en el país, consolidar el trabajo ya avanzado y diseñar mecanismos de control eficaces y eficientes para reducir los índices de siniestralidad vial.

En particular, desde el punto de vista de cada una de las líneas se busca lo siguiente:

- **GOBERNANZA:**

La incorporación del concepto de Gobernanza en el PNSV 2022- 2031 como parte de una de las 8 áreas de acción que conforman el enfoque de Sistema Seguro implica analizar cómo se deciden, gestionan y evalúan los asuntos de interés público en el ámbito de la seguridad vial. En este contexto, la gobernanza se entiende como el conjunto de reglas, formas de relacionarse, escenarios y mecanismos que de manera sistemática permitan y propicien la participación ciudadana, el encuentro de los actores y su institucionalidad, a la vez que permitan la identificación, potencialización y complementación de esfuerzos y recursos para promover un cambio cultural, ciudadano e institucional. Todo ello fundamentado en el principio de la corresponsabilidad y orientado a gestionar la seguridad vial y, con ello, a proteger la vida.

Desde esta mirada, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031, establece tres (3) objetivos generales para el área de acción de Gobernanza:

- Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro
- Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.
- Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.

Así mismo, se determinan cuatro (4) objetivos específicos, orientados a desarrollar el Área de Acción de Gobernanza:

- Fortalecer la arquitectura institucional y organizacional en torno a la seguridad vial, particularmente en el nivel territorial.
- Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la gestión de la seguridad vial.
- Asesorar a las entidades territoriales en la inclusión de la seguridad vial como política Pública.
- Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados, sociales y académicos.

En síntesis, se busca articular las diferentes áreas de acción del PNSV, para consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común, dirigido a lograr la meta de reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales para el año 2031.

Para el cumplimiento de estos propósitos, la línea de gobernanza aborda dos ejes de acción, por un lado, el apoyo a la planeación de las políticas públicas locales en seguridad vial y, por el otro, la promoción de la participación ciudadana como eje estratégico de las políticas públicas locales de seguridad vial.

En cuanto al primer eje de acción, es decir la planeación de las políticas públicas locales en seguridad vial, la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 está fundamentado en una gran estrategia nacional que a su vez se correlaciona con un componente regional, a través del cual se trata de acotar acciones específicas, necesarias y acertadas con respecto a los contextos locales. La materialización del Plan Nacional de Seguridad Vial solo es posible en la medida en que ello se de en los territorios. De igual manera el Decreto 1430 de 2022, mediante el cual se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, conmina a los municipios y departamentos a realizar procesos de armonización de las políticas públicas locales con la política nacional, lo que implica que estas políticas públicas territoriales, en particular los planes locales de seguridad vial, deben incluir elementos de enfoque y transversales, que permitan focalizar acciones dirigidas a la implementación del sistema seguro.

Por otra parte, la Ley 2251 de 2022 "Ley Julián Esteban", establece la obligatoriedad de la formulación, implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial, al tiempo que responsabiliza a la ANSV para establecer los criterios para que entidades territoriales diferentes a departamentos y capitales, formulen, implementen y hagan planes

locales de seguridad vial. Tanto la citada normativa, como las funciones específicas de la ANSV, definen la necesidad de desarrollar acciones dirigidas al fortalecimiento de la planificación de la seguridad vial como punto de partida para lograr la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y con ello abordar de manera metódica las dinámicas de la seguridad vial. De allí que se haga necesario el diseño, prueba, implementación y seguimiento de herramientas para la planeación que permitan al territorio realizar un ejercicio robusto y consecuente con su obligación.

Ahora bien, en cuanto al eje referido a la promoción de la participación ciudadana, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, incluyó dentro del plan de acción del área de Gobernanza el fortalecimiento de la participación ciudadana en torno a la seguridad vial, lo que se describe allí como la "formulación e implementación de una estrategia de participación de los actores viales en materia de seguridad vial a nivel territorial, en especial para los actores más vulnerables con el fin de que los actores ejerzan acciones de corresponsabilidad que impacten en la reducción de los índices de siniestralidad vial". En este contexto, la línea de gobernanza definió los lineamientos generales de dicha estrategia que permita, de manera sistemática, promover dicha participación y de esta manera, fortalecer y complementar la acción pública dirigida al fortalecimiento de políticas públicas incidentes y efectivas en torno a la seguridad vial, al tiempo que, con ello, las comunidades den sostenibilidad y trascendencia a las acciones gubernamentales.

- **CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL**

1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
En cumplimiento de las normas que rigen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y lo consignado en el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031, la Dirección de Coordinación Interinstitucional tiene dentro de sus funciones principales la de coordinar y articular con los actores intervinientes en el tema de la seguridad vial la implementación y ejecución de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos en materia de seguridad vial.
La implementación de la Estrategia de Seguridad Vial "GOPES VIAL" responde a la urgente necesidad de reducir los índices de siniestralidad vial, los cuales representan una de las principales causas de mortalidad y lesiones en Colombia. Según datos recientes de entidades nacionales e internacionales, el país enfrenta una problemática relacionada con el incumplimiento de las normas de tránsito y transporte, lo que genera un aumento en los riesgos asociados a la seguridad vial y agrava la problemática de los siniestros de tránsito. Esta situación también se observa en las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que reportan más de un millón de muertes anuales a nivel mundial, y en Colombia, con corte al mes de diciembre de 2024, se han presentado 8.271 (cifra preliminar) muertes, lo cual implica una variación de - 1.59% con respecto al año anterior. Dicha cifra nos indica que a pesar de los esfuerzos realizados es necesario seguir fortaleciendo y redoblando las medidas que puedan disminuir aún más la cifra de víctimas por siniestros viales.
En respuesta a este desafío, el Gobierno Nacional adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031, con el objetivo de reducir las muertes por siniestros viales en un 50% para 2031. Este plan establece un enfoque integral de sistema seguro, priorizando la protección de todos los actores viales mediante acciones coordinadas, preventivas y

sostenibles, y se enmarca en los compromisos adquiridos por Colombia en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.
Es por ello, que la Estrategia de Seguridad Vial "GOPES VIAL" está alineada con estos objetivos y tiene como fin consolidar un enfoque integral frente a las conductas de riesgo, combinando la vigilancia y control del tránsito y transporte con un enfoque pedagógico, tecnológico y de asistencia técnica que promueve una cultura vial basada en la responsabilidad y el respeto por la vida. Además, incorpora herramientas innovadoras, como sistemas inteligentes de monitoreo, dispositivos de detección de alcoholemia, control de la velocidad y programas de formación continua para los agentes de tránsito, lo que permite no solo detectar y sancionar conductas de riesgo, sino también educar a la ciudadanía y prevenir futuros incidentes.
Este enfoque integral de sistema seguro y colaborativo asegura que las acciones implementadas sean no solo eficaces, sino también sostenibles a largo plazo. Además, la estrategia contribuye a la reducción de los costos sociales y económicos derivados de los siniestros viales, tales como los gastos en atención de emergencias, rehabilitación, y pérdida de productividad. Sin embargo, su mayor valor radica en su capacidad para preservar la vida humana, que constituye el núcleo central de su diseño.
En consecuencia, la Estrategia de Seguridad Vial "GOPES VIAL" no solo promueve un entorno vial seguro y sostenible para todos los actores de la movilidad, sino que también juega un papel crucial en la construcción de un país con menos víctimas de tránsito y una mejor calidad de vida para todos.

- **REGIONALIZACIÓN**

En la actualidad, en cuanto a la línea de Regionalización, esta Dirección viene desarrollando diferentes estrategias, planes y acciones implementadas en materia de Seguridad Vial como se describe a continuación:

1. **Consejos Territoriales de Seguridad Vial – CTSV:** La Ley 1702 de 2013 prevé la conformación de instancias de coordinación para la implementación de la política de seguridad vial en las regiones y en este sentido se cuenta con los Consejos Territoriales de Seguridad Vial como un instrumento de coordinación interinstitucional que le permitirá a los departamentos gestionar las políticas públicas de seguridad vial en sus jurisdicciones, a través de los cuales se desarrollan las siguientes actividades:

- Seguimiento a los Comités Locales y Departamentales de Seguridad Vial
- Seguimiento a la ejecución de los Planes Locales y Departamentales de Seguridad Vial
- Articulación de las entidades territoriales con las autoridades nacionales.
- Plantear estrategias que permitan reducir los índices de morbi–mortalidad en la región

La ANSV ha proporcionado la asistencia técnica para el desarrollo de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que se han llevado a cabo en los 32 departamentos del país, dos veces al año.

2. **Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV:** Como parte de la estrategia de fortalecimiento de la Política Nacional de Seguridad Vial la ANSV ha brindado acompañamiento a los municipios en la creación y convocatoria de los Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV, los cuales son espacios que permiten asesorar, decidir, coordinar y/o articular a las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la seguridad vial del departamento o municipio e implementar y monitorear el Plan Local de Seguridad Vial. En estos comités se han desarrollado las siguientes tareas:

    I. Aprobar la Política Pública Local de Seguridad Vial, formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes.
    II. Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones para la implementación de estas.
    III. Coordinar con las dependencias e instituciones del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio, las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito.

La ANSV a través del equipo de la DCI realizó acompañamiento y ha participado en 129 Comités Departamentales y 1.134 Locales de Seguridad Vial en los 32 departamentos del país, convocados por las entidades territoriales.

3. Planes Locales de Seguridad Vial – PLSV: La ANSV a través de Contratos de Consultoría viene apoyando la realización de los Planes Locales de Seguridad Vial de entidades territoriales, para la realización o actualización de los Planes Locales de Seguridad Via**l.**

4. Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI: La ANSV cuenta con las Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI, son un escenario de coordinación interinstitucional virtual o presencial (a través de funcionarios o colaboradores de la ANSV en las diferentes regiones del país, para articular acciones en materia de Seguridad Vial con las entidades territoriales u organismos de tránsito previo a festividades), encaminado a que el Puesto de Mando Unificado - PMU Nacional tenga información de lo que sucede en las regiones, para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y seguridad vial en las regiones con mayor siniestralidad.

5. Comité Operativo de Seguridad Vial: Instancia de coordinación entre la ANSV, Ministerio de Transporte, la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y en el cual participa como invitado permanente la Superintendencia de transporte. En esta Instancia se han revisado diferentes acciones conjuntas interinstitucionales para la reducción de la siniestralidad vial en tramos de la red vial nacional, así como en la definición de rutas de trabajo conjuntas para la modificación, actualización y expedición de normativa, reglamentos, guías y manuales que en el marco de las competencias son necesarias para reducir la siniestralidad vial. Durante las últimas vigencias se han llevado a cabo 20 comités.

6. Mesas Técnicas: Se vienen implementando acciones de coordinación encaminadas a fortalecer y aunar esfuerzos para reducir la siniestralidad vial con entidades de los 32 departamentos de país. Se ha participado en aproximadamente 55 mesas de trabajo.

7. Asistencia Técnica Virtual y/o presencial: Se realizan reuniones con los municipios, los organismos de tránsito y/o las concesiones viales para coordinar actividades en territorio y para atender las solicitudes que se realicen en los diferentes temas que maneja la agencia.

8. Visitas Técnicas: La ANSV ha acompañado visitas técnicas en diferentes corredores del país y realiza seguimiento a los compromisos de estas mediante la coordinación de mesas de trabajo con distintas entidades del sector transporte.

Como resultado de las visitas y mesas técnicas realizadas con la ANI y Concesiones se han identificado acciones que pueden implementarse a corto plazo para mejorar la seguridad vial en los corredores, sobre las cuales se ha venido trabajando, como son: las campañas de sensibilización usuarios y vecinos del corredor, la implementación de controles de velocidad, continuar con actividades de mantenimiento rutinario y periódico sobre el corredor verificando las condiciones de la calzada, los drenajes y la señalización, implementar acciones y controles que permitan desincentivar el parqueo en vía, implementación continua de medidas de bajo costo y alto impacto para mejorar la seguridad vial en cuanto a señalización, demarcación, pintado de obstáculos y otras similares.

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial se han conformado e implementado las diferentes instancias interinstitucionales definidas en la Ley 1702 de 2013, así como las mesas de articulación interinstitucional, las cuales son espacios de coordinación para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna las contingencias de seguridad vial en los territorios.

De esta manera la Dirección de Coordinación Interinstitucional ha invertido esfuerzos para posibilitar el desarrollo de consejos territoriales, reglamentados en el año 2019, a través de los cuales fue posible analizar diversas problemáticas relacionadas con la gestión de la seguridad vial en cada uno de los departamentos del país. El trabajo de estos consejos se enlaza y complementa con las mesas de articulación institucional (MAI) las cuales operan en las ocho regiones en las que se ha dividido el país y a través de los cuales se ha logrado una interacción directa entre las autoridades nacionales y locales. Así mismo, a través de los comités departamentales y locales de seguridad vial la ANSV ha asesorado a las diferentes entidades territoriales en la implementación y monitoreo de los planes locales de seguridad vial.

- **MOVILIDAD INTEGRAL**

1. Academia.

Desde el equipo de movilidad integral, para el año inmediatamente anterior, se logró la comunicación con más de 27 Universidades, 41 Colegios, logrando llevar la oferta de la Agencia a estas entidades interesadas, teniendo en cuenta que el mapeo de estos actores es de más amplio que las intervenidas, se justifica la vinculación de personal fuera del que se tiene actualmente, para lograr ampliar la cobertura a nivel nacional.

2. Empresas- Modos

En el ejercicio de relacionamiento se ha logrado realizar contactos con por lo menos 12 empresas comercializadoras de motocicletas, patinetas, ciclas eléctricas, entre otros, de un mapeo de alrededor de 300 entidades a nivel nacional, lo anterior, con el ánimo de poder acercar la oferta de la ANSV con las necesidades de estas entidades.

Es de vital importancia la vinculación de más personal con el propósito de ampliar esta cobertura de atención a más lugares del territorio nacional, involucrando a los vendedores de estos productos que se vienen involucrando en las dinámicas de movilidad de las ciudades y por supuesto en la seguridad vial.

3. Carga y Pasajeros

Para el 2024 se finalizó la consultoría del "Diagnóstico integral de Seguridad Vial del transporte público terrestre de pasajeros y de carga" producto de un estudio contratado por la ANSV, liderado por Movilidad Integral, el cual requiere fuerte interiorización del equipo actual y de los nuevos, para promulgar su socialización y toma de acciones respecto a los resultados, en distintas partes del país, teniendo como base a 126 entidades territoriales, desde capitales de departamento a zonas aledañas.

Con el comité empresarial se adelantaron acciones conjuntas, con el apoyo de la dirección de comportamiento, logrando atender necesidades de los transportadores y empresarios, conscientes de las necesidades en capacitación y sensibilización de sus operadores en vía, sin embargo, para el 2025, se espera ampliar las actividades ofrecidas y realizadas en las carreteras del país.

4. Movilidad Activa

Desde la Sombrilla de Movilidad Integral, se activará una iniciativa con el propósito de incluir este elemento y la movilidad sostenible en las políticas de entidades públicas y privadas de distinta índole, para ello, se espera generar la cartilla con recomendaciones básicas para realizar el ejercicio, adicional al acompañamiento del equipo en la estrategia de intervención a municipios con oferta propia, además de seguir articulando las necesidades de las entidades con la oferta de la ANSV.

El seguimiento a la EIM demandará un equipo más grande capacitado para poder atender la agenda de la ANSV en territorio.

5. Protección de Fauna

Desde el equipo de protección de fauna, en conjunto con el de la DC, se requiere promover entre otros, la socialización del manual de señalización emitido por la ANSV, y la DIV, haciendo énfasis en la señalización que se tiene en el nuevo documento acerca de las señales que pretenden proteger desde la infraestructura a los animales, esto, con constante comunicación con las entidades ordenadoras del gasto y vigilantes de que este aspecto sea desarrollado en los proyectos de infraestructura y señalización.

6. Equipo Transversal

Para el equipo de Movilidad integral es necesario contar con el apoyo de un equipo multidisciplinar, buscando cubrir necesidades de estructuración de proyectos, estructuración de acuerdos de entendimiento o convenios interadministrativos que permitan el trabajo articulado con universidades, colegios, empresas, y demás entidades que tengan como principal objetivo la investigación y el trabajo en pro de la mejora de la seguridad vial, involucrando, psicología, infraestructura, cultura, tecnología, entre otros.

Es importante mencionar el requerimiento de personal para poder suplir necesidades de gestión documental, reportes de planes estratégicos de la entidad, plan nacional, e informes de gestión a reportar de manera periódica.

De acuerdo con lo anterior, la Dirección de Coordinación Interinstitucional se encuentra adelantando actividades encaminadas a fomentar estrategias y acciones que ayuden a fortalecer la institucionalidad y la Política Pública de Seguridad Vial con los actores viales involucrados en los territorios; para ello es necesario continuar con la implementación, ejecución y seguimiento de los instrumentos de planificación y coordinación con los entes territoriales, en el desarrollo y seguimiento de las metodologías y lineamientos de diseño participativo encaminados a involucrar la participación territorial de los planes, programas y proyectos de prevención y control enfocadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial de tal forma que se fortalezca la participación colectiva.

En el marco de las articulaciones y del ejercicio regional es necesario ejecutar las acciones encaminadas al cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, plan tendiente al fortalecimiento de la institucionalidad y del accionar de las instancias que desde la Dirección de Coordinación Interinstitucional se impulsan.

En este sentido se atiende la necesidad de contar con la articulación y atención integral regional que se coordina desde la Dirección de Coordinación Interinstitucional con las autoridades locales, municipales y departamentales con el fin de impulsar las acciones encaminadas a la disminución de las cifras de siniestros viales, la atención integral a víctimas, seguimiento a las instancias, acciones inmediatas frente a las necesidades regionales, presencia institucional en región, aplicación de instrumentos de seguimiento a compromisos, y la implementación y monitoreo a las dinámicas regionales en las cuales tiene presencia la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por otra parte, y de acuerdo con el formato de verificación de recursos No. 375-25 del 19 de marzo de 2025, respecto al plan de acción y al proyecto de inversión: *"IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL FORTALECIMIENTO DE HERRAMIENTAS DE ARTICULACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS ORIENTADAS A LA SEGURIDAD VIAL DE CONFORMIDAD CON EL PNSV – NACIONAL¨.* Cuyo objeto especifico es "Promover la inclusión de los temas relacionados con la seguridad vial en las agendas de los gobiernos territoriales" se evidencia que se encuentra relacionado de manera directa con el objeto contractual de la presente solicitud, pues se requiere apoyo para cumplir el logro de objetivos de la estrategia de intervención, especialmente contratar un profesional con el objeto Brindar apoyo como enlace con las autoridades de control del territorio nacional en el grupo de operaciones especiales en seguridad vial, para orientar actividades de control, gestión, articulación y despliegue normativo de manera conjunta con las autoridades competentes de tránsito, transporte en la gestión de la seguridad vial , en los Departamentos de Nariño y Chocó. DCI-34

Por otra parte, de conformidad con el certificado de inexistencia e insuficiencia en planta, se verificó que el personal de planta con vinculación legal y reglamentaria es insuficiente para desarrollar la actividad para la cual se requiere contratar la prestación del servicio profesional que se justifica en este documento.

Es así como y una vez revisado el perfil profesional, de manera atenta remito hoja de vida de **JUAN CARLOS BURBANO NARVAEZ,** con los soportes respectivos para su estudio y de considerarlo procedente, posterior contratación:

Modalidad de Contratación	Contratación Directa Privada – literal a) del numeral 4.3.2.3 del Manual Unificado de Contratación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Centro de Costo	Se adjunta documento de verificación del objeto del contrato respecto al Plan de Acción y a los Proyectos de Inversión suscrito por Director de Coordinación Interinstitucional, jefe de la Oficina Asesora de Planeación y el Profesional Especializado con funciones de Presupuesto.
Formación académica mínima exigida	Título Profesional en Ingeniería de Sistemas, Administración de Empresas y/o a fines y titulo de postgrado en la modalidad especialización en Gerencia Informática.
Experiencia mínima exigida	Más de 6 años y hasta 8 de experiencia profesional.
Formación académica acreditada	Título Profesional en Ingeniería de Sistemas y Especialización en Gerencia Informática.

<table>
<tr><td>Experiencia acreditada</td><td>Una vez analizada la hoja de vida de JUAN CARLOS BURBANO NARVAEZ, se evidencia que ha acreditado experiencia profesional de 16 año(s) 11 mes (es) y 07 día(s):

<table>
<tr><td colspan="10">CALCULO EXPERIENCIA CONTRATISTAS</td></tr>
<tr><td>NOMBRE:</td><td colspan="9">JUAN CARLOS BURBANO NARVÁEZ</td></tr>
<tr><td>PREGRADO:</td><td colspan="9">INGENIERO DE SISTEMAS</td></tr>
<tr><td>POSGRADO:</td><td colspan="9">ESPECIALISTA EN GERENCIA INFORMATICA</td></tr>
<tr><th>Concepto</th><th>Fecha Inicio</th><th>Fecha Final</th><th>Total días</th><th>Total meses</th><th>Total años</th><th></th><th></th><th></th><th>Tiempo Total</th></tr>
<tr><td>AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL</td><td>22/04/2024</td><td>21/04/2025</td><td>364</td><td>12,1</td><td>1,01</td><td>11</td><td>1,13</td><td>34</td><td>11 mes(es) y 34 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>1/02/2023</td><td>30/12/2023</td><td>332</td><td>11,1</td><td>0,92</td><td>10</td><td>1,07</td><td>32</td><td>10 mes(es) y 32 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>1/11/2022</td><td>31/12/2022</td><td>60</td><td>2,0</td><td>0,17</td><td>2</td><td>0,00</td><td>0</td><td>2 mes(es) y 0 día(s)</td></tr>
<tr><td>ALCALDIA DE PASTO SISTEMAS DE INFORMACION</td><td>1/02/2022</td><td>27/10/2022</td><td>268</td><td>8,9</td><td>0,74</td><td>8</td><td>0,93</td><td>28</td><td>8 mes(es) y 28 día(s)</td></tr>
<tr><td>ALCALDIA DE PASTO SISTEMAS DE INFORMACION</td><td>1/02/2021</td><td>31/12/2021</td><td>333</td><td>11,1</td><td>0,93</td><td>11</td><td>0,10</td><td>3</td><td>11 mes(es) y 3 día(s)</td></tr>
<tr><td>ALCALDIA DE PASTO SISTEMAS DE INFORMACION</td><td>11/03/2020</td><td>31/12/2020</td><td>295</td><td>9,8</td><td>0,82</td><td>9</td><td>0,83</td><td>25</td><td>9 mes(es) y 25 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>1/03/2019</td><td>30/12/2019</td><td>304</td><td>10,1</td><td>0,84</td><td>9</td><td>1,13</td><td>34</td><td>9 mes(es) y 34 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>15/08/2018</td><td>14/12/2018</td><td>121</td><td>4,0</td><td>0,34</td><td>3</td><td>1,03</td><td>31</td><td>3 mes(es) y 31 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>15/01/2018</td><td>30/07/2018</td><td>196</td><td>6,5</td><td>0,54</td><td>6</td><td>0,53</td><td>16</td><td>6 mes(es) y 16 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>1/11/2017</td><td>15/12/2017</td><td>44</td><td>1,5</td><td>0,12</td><td>1</td><td>0,47</td><td>14</td><td>1 mes(es) y 14 día(s)</td></tr>
<tr><td>FONDO NACIONAL ECONOMICO</td><td>17/07/2017</td><td>30/10/2017</td><td>105</td><td>3,5</td><td>0,29</td><td>3</td><td>0,50</td><td>15</td><td>3 mes(es) y 15 día(s)</td></tr>
<tr><td>GYP PRODUCCIONES NTV</td><td>12/01/2013</td><td>30/06/2017</td><td>1.630</td><td>54,3</td><td>4,53</td><td>53</td><td>1,33</td><td>40</td><td>53 mes(es) y 40 día(s)</td></tr>
<tr><td>INFOMEDIA SERVICE S.A.</td><td>7/10/2011</td><td>29/02/2012</td><td>145</td><td>4,8</td><td>0,40</td><td>4</td><td>0,83</td><td>25</td><td>4 mes(es) y 25 día(s)</td></tr>
<tr><td>ALCALDIA DE PASTO VALORIZACION</td><td>2/02/2009</td><td>18/04/2011</td><td>805</td><td>26,8</td><td>2,24</td><td>26</td><td>0,83</td><td>25</td><td>26 mes(es) y 25 día(s)</td></tr>
<tr><td>SERVICENTRO EL ENCANO</td><td>1/01/2006</td><td>31/12/2008</td><td>1.095</td><td>36,5</td><td>3,04</td><td>36</td><td>0,50</td><td>15</td><td>36 mes(es) y 15 día(s)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>6.097</td><td>203,23</td><td>203,00</td><td>0,23</td><td>7</td><td></td><td>203 meses y 7 días</td></tr>
<tr><td colspan="9">TIEMPO TOTAL CERTIFICADO</td><td>16 año(s)11 mes(es) y 7 día(s)</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Persona natural o jurídica</td><td>JUAN CARLOS BURBANO NARVAEZ.</td></tr>
<tr><td>Cédula o Nit</td><td>No. 12753182 de Pasto.</td></tr>
<tr><td>Dirección</td><td>Carrera 33 # 2 – 48 Pasto.</td></tr>
<tr><td>Teléfono:</td><td>3014204299</td></tr>
<tr><td>Correo Electrónico</td><td>burbanojuanc@hotmail.com</td></tr>
<tr><td>Objeto</td><td>Brindar apoyo como enlace con las autoridades de control del territorio nacional en el grupo de operaciones especiales en seguridad vial, para orientar actividades de control, gestión, articulación y despliegue normativo de manera conjunta con las autoridades competentes de tránsito, transporte en la gestión de la seguridad vial , en los Departamentos de Nariño y Chocó.</td></tr>
<tr><td>Plazo de Ejecución</td><td>El plazo de ejecución será por doce (12) meses, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato.</td></tr>
<tr><td>Valor del Contrato</td><td>El valor del contrato corresponde a la suma de CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE. ($144.000.000), incluido todos los impuestos a que haya lugar.</td></tr>
<tr><td>Valor Mensual Honorarios</td><td>DOCE MILLONES DE PESOS M/CTE. ($12.000.000), incluido todos los impuestos a que haya lugar.</td></tr>
<tr><td>Justificación del valor del contrato</td><td>El Valor del contrato se justifica con la aplicación de la siguiente tabla de honorarios vigente en la ANSV, dispuesta en la resolución 955 de 2002. Modificada parcialmente por las resoluciones 751 de 2023 y 043 de 2024, y actualizada mediante la circular 002 del 10 de enero de 2025:</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">CATEGORIA</th><th rowspan="2">NIVEL</th><th rowspan="2">FORMACIÓN ACADÉMICA MÍNIMA EXIGIDA</th><th rowspan="2">EXPERIENCIA MÍNIMA EXIGIDA</th><th colspan="2">VALOR HONORARIOS MENSUALES</th></tr>
<tr><th>DESDE</th><th>HASTA</th></tr>
<tr><td>IV</td><td>3</td><td>Título Profesional y Título de Postgrado en la modalidad Especialización o Maestría</td><td>Más de 6 y hasta 8 años de experiencia profesional.</td><td>$ 11.981.123</td><td>$ 14.103.198</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Garantías</td><td>EL CONTRATISTA deberá constituir a favor del Patrimonio Autónomo -PA FSV FIDUAGRARIA una garantía que ampare los perjuicios derivados del:

1) Cumplimiento general del contrato por una cuantía equivalente al 10% del valor del contrato, con una vigencia igual al plazo de ejecución del presente contrato y cuatro (4) meses más, contados a partir de la fecha de su expedición.

La garantía deberá ser allegada dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la suscripción del contrato y requerirá de su aprobación por parte de la PA FSV FIDUAGRARIA.</td></tr>
<tr><td>Supervisor</td><td>La supervisión del presente contrato se encontrará a cargo del Asesor Grado 18 Código 1020 de la Dirección de Coordinación Interinstitucional o por quien, para tal efecto comunique el (la) Coordinador (a) del Grupo de Gestión Contractual de la ANSV.</td></tr>
<tr><td>Forma de Pago</td><td>La Agencia Nacional de Seguridad Vial pagará la suma de CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE. ($144.000.000), incluidos todos los impuestos a que haya lugar así: a) Un (01) primer pago del valor mensual proporcional de los días de servicio prestados en el mes de la suscripción del acta de inicio. b) once (11) pagos iguales por valor de DOCE MILLONES DE PESOS M/CTE. ($12.000.000), incluido todos los impuestos a que haya lugar, correspondiente al servicio prestado durante los once (11) meses siguientes, y c) Un (1) último pago correspondiente al saldo pendiente por ejecutar.

NOTA: Para el pago señalado en el literal a), el mes de inicio se entenderá de 30 días calendario y el para el pago proporcional de los días prestados, se tomará el valor diario que corresponde al resultado de la operación de dividir los honorarios mensuales en treinta (30) días calendario.

De otra parte, si eventualmente se generan gasto de desplazamiento y manutención se le reconocerá al contratista sobre el 70% de los honorarios mensuales aquí pactados, de</td></tr>
</table>

	conformidad con la Resolución de gastos de desplazamiento adoptada por la ANSV. Para tal efecto, deberá adelantar los trámites administrativos para el realizar el cobro por los gastos de desplazamiento y manutención, dentro de los tres (3) primeros días de mes siguiente al evento de desplazamiento o en su defecto dentro de los términos previstos por la ANSV para la radicación de cuentas. **GASTOS DE DESPLAZAMIENTO:** En los casos en que la ejecución del objeto contractual deba realizarse en lugares diferentes al Departamento de Nariño y Chocó, la AGENCIA previo visto bueno del supervisor, reconocerá los gastos de desplazamiento desde el domicilio del contratista de acuerdo con los porcentajes establecidos para ello.
Obligaciones Generales del contratista:	**1.** Cumplir y ejecutar el alcance del objeto del contrato de acuerdo con lo estipulado el contrato, informar oportunamente cualquier anomalía o dificultad que advierta en el desarrollo del contrato y proponer alternativas de solución a las mismas. **2.** Atender oportunamente los requerimientos que realice el supervisor y que sean pertinentes para el adecuado desarrollo del contrato. **3.** Cumplir las obligaciones pactadas con autonomía e independencia, sin perjuicio de la necesidad de coordinación con la ANSV que le asiste al supervisor del contrato. **4.** Presentar los informes de actividades debidamente soportados para la expedición de la certificación de cumplimiento emitida por el supervisor del contrato; documento soporte para el pago. **5.** Presentar los informes requeridos, al momento en el que el supervisor del contrato determine necesarios para conocer los avances de la ejecución contractual. **6.** Suscribir las pólizas o garantías a que haya lugar, en los plazos establecidos. **7.** Asumir y cancelar los costos que se generen por concepto de legalización, constitución de garantías y demás para el desarrollo del contrato. **8.** Conocer y acatar lo dispuesto en el Manual Unificado de Contratación y los procedimientos del Sistema Integrado de Gestión en los plazos establecidos en el contrato. **9.** Proveer a su costo todos los bienes y servicios necesarios para el cumplimiento de los objetivos. **10.** Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales evitando dilaciones y trabas. **11.** Cumplir con las especificaciones y requisitos técnicos mínimos exigidos en la solicitud y documentos previos. **12.** Atender los lineamientos y políticas generales del Sistema de Gestión de calidad definidos por la Entidad.

	13. Cargar en la plataforma del Sistema Electrónico de Contratación Pública- SECOP II, documentos de ejecución del contrato, los informes una vez se encuentran aprobadas por el área de financiera. El supervisor deberá verificar que los mismos se encuentren cargados correctamente. **14.** Suministrar a través del certificado de examen pre ocupacional información clara, veraz y completa sobre su estado de salud. **15.** Cumplir las normas, reglamentos e instrucciones del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la ANSV. **16.** Informar oportunamente a la ANSV acerca de los peligros y riesgos latentes en el sitio de prestación del servicio, cuando corresponda. **17.** Participar en las actividades de capacitación en seguridad y salud en el trabajo definido en el plan de capacitación de la ANSV del SG-SST; **18.** Participar y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST. **19.** Realizar los aportes correspondientes al Sistemas de Seguridad Social en Salud, Pensión y ARL. **20.** Responder por las actuaciones y omisiones derivadas de la celebración del contrato y de su ejecución, guardando la confidencialidad a que haya lugar. **21.** Atender oportunamente las recomendaciones y sugerencias relacionadas con el objeto y las obligaciones del contrato. **22.** Suscribir las actas necesarias y presentar los informes mensuales que den cuenta de su gestión y el cumplimiento de las obligaciones del presente contrato en los formatos que le indique la ANSV. **23.** Proyectar todos los documentos que se requieran para el cabal cumplimiento del objeto contractual. **24.** Ejecutar el contrato en completa coordinación con el supervisor designado por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para garantizar su cabal cumplimiento. **25.** Informar sobre los actos o conductas irregulares o ilícitas de los cuales tenga conocimiento que sean realizados por cualquier persona relacionada con las funciones, objetivos y actividades a cargo de la entidad. **26.** En caso de que para la prestación del servicio el contratista necesite equipo de cómputo de su propiedad, el software instalado en ese equipo debe ser totalmente licenciado. Para evidenciar esto, el contratista presentará los soportes correspondientes cuando le sean requeridos. **27.** Seguridad de la información: El CONTRATISTA se obliga a cumplir con la política de seguridad y privacidad de la información establecida al interior de la Agencia de Seguridad vial cuando le sean aplicables. Lo anterior incluye

	autorizar a la ANSV para realizar visitas de monitoreo y cumplimiento de los controles de seguridad establecidos en esta política. **28.** La información que entregue la Agencia al Contratista para la debida ejecución del presente contrato es propiedad exclusiva de ésta, por lo cual, el Contratista se obliga a la terminación del contrato a restituir la información a la ANSV de acuerdo con los procedimientos que ésta establezca y en ningún caso podrá conservar esta información. **29.** El contratista, como persona natural, se compromete a respetar los principios de equidad e igualdad de género en la ejecución de los servicios contratados. No permitirá ni promoverá la discriminación basada en el género u otros motivos protegidos por la ley y asistirá a los programas de capacitación o formación específicos sobre igualdad de género y prevención de discriminación que le ofrezca la entidad. **30.** Cumplir a cabalidad con el protocolo para la prevención, atención y medidas de protección de todas las formas de violencia contra las mujeres y basada en género, actos de racismo y/o discriminación por razón de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual o discapacidad o demás razones de discriminación en el ámbito laboral y contractual del sector público, ello de conformidad con lo estipulado en la normativa vigente aplicable.
Obligaciones Específicas del contratista	**1.** Apoyar en el desarrollo de actividades relacionadas con el control integral del territorio nacional, dirigidas por el grupo de operaciones especiales en seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). **2.** Apoyar las estrategias disuasorias dirigidas a los conductores, utilizando tecnología y grupos de apoyo, para fortalecer las acciones de seguimiento y control ejercidas por las autoridades de tránsito en las vías nacionales. **3.** Brindar apoyo al grupo de operaciones especiales en seguridad vial, orientando la ejecución de actividades de control en sus territorios asignados. **4.** Apoyar el proceso de imposición oportuna de multas en tránsito y transporte, promoviendo su uso como herramientas disuasorias para reducir comportamientos inseguros en la vía.

	5. Ayudar en la identificación de conductas de riesgo en la vía y proponer, incrementar y ejecutar acciones que permitan evidenciar y mitigar los comportamientos asociados con siniestros y pérdidas de vidas humanas. **6.** Elaborar y presentar informes requeridos por el supervisor del contrato, detallando las actividades realizadas, y garantizar la actualización constante de los aplicativos de información. **7.** Desarrollar otras actividades asignadas por el supervisor del contrato, siempre que estén relacionadas con el objeto contractual y respondan a las necesidades identificadas.
Obligaciones Generales de la ANSV	**1.** Pagar el valor de los honorarios pactados en el presente contrato como contraprestación de los servicios profesionales o apoyo a la gestión prestados. **2.** Suministrar la información y documentos que el Contratista requiera para la Ejecución del Objeto Contractual. **3.** Ejercer la supervisión seguimiento y control permanente para verificar el cumplimiento del objeto contractual a que se compromete EL (LA) CONTRATISTA. **4.** Suministrar a EL (LA) CONTRATISTA, la información y documentos que requiera para desarrollar el objeto contractual.
Lugar de Ejecución	El contrato será ejecutado en el departamento de Nariño y Chocó, sin embargo, podrá prestar sus servicios desde cualquier lugar del país en caso de requerirse.
Domicilio contractual	Las partes acuerdan como domicilio contractual la ciudad de BOGOTÁ D.C.
Código de actividad económica	De acuerdo con el Decreto 768 de 2022, la actividad económica será por código No 3722001.
Categoría de Riesgo ARL	Riesgo 03

Aplicación de Acuerdos Comerciales	Teniendo en cuenta que se trata de modalidad de contratación directa, se encuentra excluido de la Aplicación de los Acuerdos Comerciales, de acuerdo con lo señalado en la Guía de Aplicación de Acuerdos Comerciales expedida por Colombia Compra.
Documentos Anexar	**1.** Formato Único de Hoja de Vida del contratista SIGEP II **2.** Fotocopia de la cédula de ciudadanía **3.** Fotocopia de Libreta Militar - (Cuando aplique) **4.** Constancia de verificación de la Libreta Militar (Cuando aplique) **5.** Registro único Tributario – RUT – DIAN **6.** Fotocopia de diplomas, actas de grado y demás certificaciones educativas que demuestren la idoneidad de la persona **7.** Fotocopia de Tarjeta Profesional / matrícula profesional y certificación de vigencia y Antecedentes en los casos que la Ley lo exija (No le Aplica) **8.** Certificaciones de experiencia (en orden cronológico desde más reciente a más antiguo). **9.** Certificado expedido por la Contraloría General de la Nación (Max 90 días de expedición) **10.** Certificado expedido por la Procuraduría General de la Nación (Max 90 días de expedición) **11.** Certificado de Antecedentes Judiciales expedido por la Policía Nacional de Colombia (Max 90 días de expedición) **12.** Certificado de medidas correctivas (Max 90 días de expedición) **13.** Certificación REDAM **14.** Constancia de Afiliación al Sistema de Seguridad Social en Salud y/o autoliquidación y pago de aportes (Max 90 días de expedición) **15.** Constancia de Afiliación a Pensiones y/o autoliquidación y pago de aportes (Max 90 días de expedición) **16.** Certificación cuenta bancaria **17.** Evaluación médica de ingreso vigente - Certificado de Examen Preocupacional **18.** Declaración de bienes y rentas - Aplicativo por la integridad pública - Ley 2013 de 2019

Cordialmente,

LUIS YAIR AGUILAR ROJAS

Firmado digitalmente por LUIS YAIR AGUILAR ROJAS

LUIS YAIR AGUILAR ROJAS
Director Coordinación Interinstitucional

Anexos:

(1. Formato de verificación del objeto del contrato respecto al Plan de Acción y a los Proyectos de Inversión (Pilar)
(2. Solicitud de certificación sobre disponibilidad de recurso humano
(3. Certificación suscrita por el/la Coordinador (a) del Grupo de Talento Humano
(4. Certificado de idoneidad suscrita por el Jefe/Director/Coordinador de la dependencia
(5. Anexo 1. Análisis de Riesgos – Tipificación, Estimación y Asignación de riesgos.
(6. Documentos soporte de la hoja de vida según lista de chequeo

Proyectó: Oscar Andrés Acevedo Vargas-Contratista DCI

Revisó: Grupo de gestión contractual. Tilcia Vergel Bermudez Firmado digitalmente por Tilcia Vergel Bermudez Fecha: 2025.04.29 10:04:49 -05'00'

ANEXO 1.

SOPORTE QUE PERMITA LA TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

Colombia Compra Eficiente diseñó con base en el estándar australiano para la administración de riesgos una metodología para identificar y clasificar los riesgos con fundamento en la probabilidad de ocurrencia y el impacto del evento.

A continuación, se identifican y describen los riesgos según el tipo y la etapa del Proceso de Contratación en la que ocurre; posteriormente se evalúan los riesgos teniendo en cuenta su impacto y su probabilidad de ocurrencia; y finalmente, se establece un orden de prioridad teniendo en cuenta los controles existentes y el contexto de los mismos.

Tabla 1 - Matriz de Riesgos

					Insignificante	Menor	Moderado	Mayor	Catastrófico
	Numérica	Histórica			1	2	3	4	5
PROBABILIDAD	1 en 10.000 – 100.000	Puede ocurrir, pero sólo en circunstancias excepcionales	Raro	1	2	3	4	5	6
	1 en 1.000 – 10.000	Podría ocurrir, pero dudoso	Improbable	2	3	4	5	6	7
	1 en 100 – 1.000	Podría ocurrir en cualquier momento futuro	Posible	3	4	5	6	7	8
	1 en 10 - 100	Probablemente ocurrirá	Probable	4	5	6	7	8	9
	>1 en 10	Se espera que ocurra en la mayoría de circunstancias	Casi Cierto	5	6	7	8	9	10

Fuente: Colombia Compra Eficiente.

El orden de prioridad fue establecido asignando un puntaje de acuerdo con la probabilidad de ocurrencia (raro; improbable; posible; probable; casi cierto) y su impacto (insignificante; menor; moderado; mayor; catastrófico). Los riesgos fueron clasificados teniendo cuenta su calificación en la siguiente tabla:

Tabla 2- Prioridad de Tratamiento y Control del Riesgo

N°	Factor de escogencia y calificación
Riesgo > 7	Riesgo Extremo: Se requiere un plan de acción detallado
6 <= Riesgo <= 7	Riesgo Alto: Se necesita una atención mayor de la administración
Riesgo = 5	Riesgo Medio: Especificar responsabilidad de la administración
Riesgo < 5	Riesgo Bajo: Administrar por procedimientos de rutina

Fuente: Colombia Compra Eficiente.

Los riesgos mayores requieren de un monitoreo adicional para disminuir su probabilidad de ocurrencia o mitigar su impacto durante el Proceso de Contratación.

La Entidad, identificó para el presente proceso de contratación los riesgos que se relacionan en la siguiente tabla, la cual ya está acorde para los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión.

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabili	Impacto	Valoració	Categoría
1	General	Interno	Planeación	Operacional	Se presenta cuando la definición de la necesidad y el objeto establecido en el estudio previo, no se ajusta a la modalidad de selección aplicable.	Retrasos en la revisión y ajuste del estudio previo por parte del abogado a cargo del tema.	Probable 4	Menor 2	6	Riesgo Alto
2	General	Externo	Selección	Operacional	Se presenta cuando en el mercado no existe suficiente oferta de profesionales que cumplan con el perfil requerido para la ejecución del contrato.	Retraso en el proceso de selección del contratista, que afecta la satisfacción de la necesidad.	Raro 1	Menor 2	3	Riesgo Bajo
3	General	Externo	Contratación	Operacional	Se presenta cuando el profesional seleccionado no firma el contrato en el plazo establecido y/o se retrasa en la constitución y presentación de las garantías que amparan el cumplimiento del contrato.	Retraso en el inicio de la ejecución del contrato y afectación en el logro de los objetivos y satisfacción de la necesidad propuesta.	Improbable 2	Menor 2	4	Riesgo Bajo

4	General	Externo	Contratación	Tecnológico	Ocurre cuando se presentan fallas en la disponibilidad del Sistema de Contratación Pública – SECOP (www.colombiacompra.gov.co)	Retraso o incumplimiento de los plazos legales para la publicación de los actos y/o documentos derivados de los procesos contractuales	Posible 3	Insignificante 1	4	Riesgo Bajo
5	General	Externo	Ejecución	Operacional	Ocurre cuando se presentan retrasos o incumplimientos en la entrega de los informes y/o productos a cargo del contratista, con ocasión de la ejecución del contrato.	Afectación de la ejecución del contrato, satisfacción de la necesidad y posible incumplimiento de las obligaciones y actividades pactadas en el contrato.	Posible 3	Mayor 4	7	Riesgo Alto

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabili	Impacto	Valoració	Categoría
6	General	Interno	Ejecución	Operacional	Ocurre cuando se presentan demoras por parte de la Entidad en las aprobaciones previas de los productos y/o informes desarrollados por el contratista.	Afecta el cumplimiento de las obligaciones del contratante a cargo del Supervisor del contrato, relacionadas con la aprobación de productos y/o informes, y genera retraso en el trámite de pago a favor del contratista.	Improbable 2	Moderado 3	5	Riesgo Medio
7	General	Interno	Contratación	Financiero	Se presenta cuando la entidad no cuenta con los recursos para pagar el valor del contrato en los plazos establecidos.	Genera mora de la entidad en el pago que puede afectar al contratista, hasta el punto de romper la ecuación económica del contrato.	Raro 1	Menor 2	3	Riesgo Bajo

8	General	Externa	Ejecución	Regulatorio	Se presenta por la expedición de normas que impongan nuevos tributos, impuestos o cargas parafiscales, que pueden afectar el equilibrio económico del contrato.	Genera una carga adicional a las previstas, que puede afectar a cualquiera o a las dos partes del contrato.	Improbable 2	Menor 2	4	Riesgo Bajo

Forma de Mitigarlo

No.	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento				¿Afecta el	Persona responsable por implementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabi	Impact	Valorac	Categor			¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
1	ENTIDAD	Revisión y apoyo jurídico a las dependencias que solicitan la contratación, aclarando los requisitos y la aplicabilidad de cada una de las modalidades de selección.	Improbable 2	Insignificante 1	3	Riesgo Bajo	No	Fiducia/ Grupo de Gestión Contractual	Asesoría a las dependencias, revisión y ajuste del Estudio Previo. Constante actualización normativa.	Cada vez que se presenta una solicitud de contratación.
2	ENTIDAD	Definir claramente la necesidad y el perfil profesional requerido, indicado las diferentes formaciones profesionales que pueden satisfacer la necesidad y que permitan una amplia selección	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	No	Dependencia Técnica o de apoyo que tiene la necesidad	Verificando la definición de los requisitos del perfil profesional requerido	Una sola vez en la etapa de Planeación Contractual-Estructuración de estudios previos
3	CONTRATISTA	Se establecen plazos perentorios para el perfeccionamiento y ejecución del contrato.	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	No	Fiducia/ Grupo de Gestión Contractual y Contratista	Verificando el cumplimiento de los plazos establecidos para el perfeccionamiento y ejecución del contrato.	Cada vez que se elabora un contrato.

No.	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento				¿Afecta el	Persona responsable por implementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabi	Impact	Valorac	Categor			¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
4	CONTRATISTA	Reporte al Administrador del SECOP, y dejar evidencia de la interrupción del servicio.	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	Bajo	Fiducia/ Grupo de Gestión Contractual	Revisando la Página de SECOP para el cargue de la información	Cada vez que hay que publicar actos administrativos de contratación
5	CONTRATISTA	Seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato.	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	No	Supervisor del contrato	A través de la verificación de cumplimiento de las obligaciones del contratista, en los plazos establecidos en el contrato.	Permanente y previo a la expedición del recibo a satisfacción.
6	ENTIDAD	Revisión y aprobación oportuna de la documentación inherente a los productos e informes del contrato.	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	No	Supervisor del contrato	Se establecen comités de seguimiento y supervisión, para la revisión previa de los productos e informes.	Conforme a los plazos contractuales.

No.	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento				¿Afecta el	Persona responsable por implementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabi	Impact	Valorac	Categor			¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
7	ENTIDAD	Verificación del valor total del contrato y/o sus adiciones en valor, de manera previa a la expedición del registro presupuestal.	Raro 1	Menor 2	3	Riesgo Bajo	No	Grupo de Gestión Financiera	En el momento de expedir el registro presupuestal al contrato y/o sus adiciones en valor, verificar que los valores correspondan a los del registro presupuestal.	Cada vez que se expide registro presupuestal a un contrato y/o adición.
8	ENTIDAD CONTRATISTA	Aplicación inmediata de las disposiciones legales y ajuste de los procesos internos de la entidad.	Raro 1	Insignificante 1	2	Riesgo Bajo	No	Contratista Entidad	Permanente consulta y actualización normativa.	Permanente